SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 20 minutos)

En nombre de los miembros de esta Comisión, la Mesa da la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres y asesores. Antes de continuar, corresponde que pida disculpas a los integrantes de este Cuerpo y a los invitados del día de hoy por esta demora que no tiene justificación alguna, ya que se debió a una torpeza.

En la sesión anterior, esta Comisión resolvió invitar al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para analizar algunos temas, dos de los cuales supongo que ya serán de su conocimiento. Uno de ellos tiene relación con las informaciones brindadas en la prensa acerca de la detención de uno de los integrantes de la empresa argentina Consorcio Ruta 1 y las consecuencias que ello pueda tener en la marcha de los trabajos en dicha ruta.

El otro tema tiene que ver con el estado actual de las obras efectivamente realizadas en el marco de la llamada Megaconcesión. Concretamente, quisiéramos que el señor Ministro nos brinde información al respecto.

Estas son las dos preocupaciones principales que motivaron la convocatoria del día de hoy.

SEÑORA ARISMENDI.- Si me permiten, desearía explicitar un poco más uno de estos temas porque, si se quiere, esta reunión sería una especie de levantamiento del cuarto intermedio de la sesión del Plenario.

Durante la interpelación que realizamos al señor Ministro, le solicitamos acceder a los pliegos, planos y plazos vinculados con la Megaconcesión. Luego, a través de la Secretaría del Senado -después lo constatamos- no de la Secretaría de la Comisión, insistimos en esa solicitud y se nos respondió que ya había sido cursada. Uno de los problemas que planteamos en ese momento y que, como decía el señor Presidente, luego se agrava con la detención, aparentemente, de uno de los principales integrantes de la empresa Consorcio Ruta 1, tenía que ver -más allá de que se discuta que la relación debe ser con tal o cual empresa, o si tiene que ser entre privados y el Estado- con que, de todos modos, la primera adjudicación se realizó al mencionado Consorcio. Por lo tanto, si algo tenemos que preguntar al señor Ministro -en este punto no hay debate- es sobre Consorcio Ruta 1 y las consecuencias que este problema ocasiona.

Además, si fuera posible, desearía tener información sobre las otras empresas que están trabajando en la Megaconcesión y sus relaciones.

A raíz de la concurrencia voluntaria del señor Ministro Stirling para abordar el tema de la construcción y armado -no sé cuál es el nombre- de los módulos para la cárcel de Libertad, quedó claro que la empresa Colier S.A. fue a la que se le adjudicó la obra. También creemos que dicha empresa tiene un tramo o parte de la ruta de Libertad que, en el caso de la cárcel, se le da por adjudicación directa. A su vez -según tenemos noticias a través de informaciones a las cuales accedimos por la baranda judicial- se trata de empresas a las cuales las maquinarias de Consorcio Ruta 1 -y del señor Gualtieri en particular- fueron dadas en préstamo a Colier S.A.. Entonces, en esas rutas estarían circulando y trabajando máquinas que, según consta en esos expedientes, salieron de Argentina como exportación no tradicional -esto es, liberada de una serie de impuestos- entraron en un régimen de admisión temporaria al país y son dadas en préstamo -y tenemos información que lo avala- a Colier S.A.

Luego hay una serie de empresas subcontratistas que el señor Ministro mencionó días pasados. Debo decir que este tema es muy complejo. Sabemos que en el caso de las sociedades anónimas no nos pueden dar más detalles que el de la integración de sus directorios, pero sería interesante saber con quién estamos tratando en todo esto.

Por otro lado, en algunas de las obras de la Megaconcesión, aparece la empresa Hernández & González que, a su vez, está vinculada a otras empresas. Aclaro que lo que estoy diciendo surgió por lo acontecido en el Banco de Crédito. Nosotros vamos a continuar trabajando en este tema, porque no queremos afirmar cosas que no podemos demostrar.

Concretamente, lo que queremos preguntar a los representantes del Ministerio -sobre lo que sí nos pueden informar- es acerca de los pliegos -como lo solicitamos en su momento- del cumplimiento de los plazos y de cuáles son, en definitiva, las empresas que han tenido la adjudicación de las obras.

El tema de las subcontrataciones es otro problema que, al día de hoy, no me interesa. Sí quiero saber en base a qué condiciones -tal como lo planteamos en la interpelación- se realizó la adjudicación a tal o cual empresa. Digo esto porque en el caso del señor Gualtieri, por ejemplo, las dificultades venían del año 2001, aspecto sobre el cual, en su momento, se dieron las explicaciones del caso. Pero, con respecto a otras obras que están trancadas o no se están desarrollando, nos gustaría saber cuáles son las empresas responsables de que no se estén llevando adelante en los plazos establecidos o, si se están desarrollando, queremos que se nos informe cómo se está trabajando y cuáles son las ventajas que se han obtenido desde ese punto de vista.

El señor Ministro, en la Comisión Permanente, dio un listado bastante detallado sobre la recaudación. En ese sentido, quisiéramos saber cuál es la relación entre recaudación y obras realizadas para poder medir en qué situación nos encontramos con respecto a lo que ha dado la sociedad uruguaya para la realización de tales obras y qué se le ha devuelto por ese concepto.

También quiero manifestar -y reconozco que no es competencia de la Cartera del señor Ministro- que después de que hablamos de todos estos temas y de que aparece la empresa Colier S.A., tuvimos conocimiento, tanto en ámbitos sociales como en los pasillos del Palacio Legislativo -donde los comentarios no siempre son ciertos- de que posiblemente se tratara de la misma empresa que iba a tener que ver con el Aeropuerto, y que a uno de sus representantes también se lo llevaron preso en la Argentina.

Existe una inquietud real por parte de esta Comisión sobre una situación que, aparentemente, es bastante inestable.

Disculpe, señor Presidente, pero quería agregar a su presentación que, como Presidente, naturalmente tiene que ser muy ecuánime, mis planteos que no tienen por qué ser coincidentes con los suyos.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, me voy a referir a los puntos por los cuales fui convocado, después hablaré del tema que plantea la señora Senadora Arismendi.

En principio, quiero decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha tenido la misma preocupación que le generó a esta Comisión esa versión de prensa que se publicó la semana pasada en Montevideo, en el cual se hacía mención a que el Presidente de Consorcio Ruta 1 había sido detenido por contrabando. Este era el titular de la nota en la cual se relata que el señor Victorio Américo Gualtieri había sido detenido en la Argentina en virtud de unas causas judiciales. Eso motivó que el órgano de control de Ruta 1 en forma inmediata, con fecha 30 de junio, presentara una orden de servicio -la número 57- a Consorcio Ruta 1, en la cual le requiere a la firma concesionaria Consorcio Ruta 1 Sociedad Anónima, en primer lugar, que presentara en forma inmediata y circunstanciada la situación del señor Victorio Américo Gualtieri de la que dan cuenta los medios periodísticos y si ella repercutirá en la administración y dirección de la firma concesionaria Consorcio Ruta 1 Sociedad Anónima o en la capacidad para el cumplimiento integral del contrato oportunamente celebrado para la ejecución de las obras y explotación de la concesión.

En segundo término, se le requiere la presentación de este informe en el término de tres días siguientes a la notificación de la presente orden de servicio.

Esa fue la actuación de la Administración que fue inmediata y a ese requerimiento Consorcio Ruta 1 presentó con fecha 9 de julio una nota en la cual hace una serie de apreciaciones -en la mañana de hoy y dentro del plazo que se le había dado- aportando una serie de elementos sobre el tema en particular. Hace una referencia, en primer lugar, a que a lo largo del desarrollo de la concesión ha habido distintas instancias y que los medios de prensa se han hecho eco de determinados sucesos ocurridos en la Argentina -e inclusive acá- y que la conducta del Consorcio ha sido la de no manifestarse. Se dice, asimismo, que en ocasión del tema de ocupación de la ocupación del obrador el Consorcio entendió también que no correspondía manifestarse.

Con relación al tema en particular, hace una descripción de cuál es la situación del señor Gualtieri, la detención y su motivación que, aparentemente, son dos causas que están en la Provincia de La Pampa; una por tenencia irregular de explosivos y otra por tener detonadores comprados en una forma incorrecta. En la propia carta se dice que fue comprada en el mercado interno y que era de conocimiento del Estado argentino que los explosivos estaban y eran necesarios para la obra. Según se explica en el acta, son causas que, además, tienen bastante data.

En lo que tiene que ver con el tema sustancial, en primer lugar, me parece importante que los señores Senadores sepan que el señor Gualtieri no integra el Directorio del Consorcio Ruta 1 y que es una de las empresas que integra esa sociedad.

Consorcio Ruta 1 está integrado por tres empresas: Victorio Américo Gualtieri, Bimper y Lain de España; estas son las tres empresas titulares.

Consorcio Ruta 1 es una sociedad anónima con acciones nominativas -por lo tanto, se sabe quienes son los propietarios- y, como único objeto, tiene el desarrollo de la concesión; este es un requerimiento de los pliegos a efectos de que estas sociedades -que pueden tener una vida relativamente corta porque su objeto puede ser el término de una concesión- no tengan derivaciones hacia sociedades laterales en donde determinados beneficios que puede tener, por ejemplo, la condición de concesionario, no se hagan extensivos a otras sociedades con las cuales co-contrata o subcontrata.

Creo que esta es una primera apreciación importante, esto es, cuál es la relación actual del señor Gualtieri con Consorcio Ruta 1.

A su vez, creo conveniente dar lectura a la nota explicativa, que ellos mismos envían, donde dicen: "Posibles consecuencias jurídicas de la situación personal del Sr. Gualtieri sobre la administración y dirección de CR 1. Las mismas son literalmente inexistentes. El tema es muy claro, según pasamos a exponer:

A- Por así establecerlo expresamente su Estatuto Social, CR 1 es una sociedad anónima del derecho uruguayo que: (i) su capital accionario está representado por acciones nominativas y no endosables, la propiedad de las cuales se distribuye entre sus tres únicos accionistas (por orden alfabético: la firma nacional Compañía Bimper S.A., la firma española Construcciones Lain S.A. y la firma argentina VAGSA) y (ii) tiene un único objeto social: el desarrollo de su actividad como empresa titular de la 'Concesión de la obra pública resultante de la Licitación Pública Internacional Nº 23/96.

B- Contrariamente a lo que indican las versiones de prensa aludidas, el señor Victorio Américo Gualtieri no integra ni ha integrado el Directorio de CR 1. Ese error o confusión de prensa seguramente se origina en que el señor Gualtieri sí es Presidente del Directorio de VAGSA, una de las tres empresas accionistas de CR 1.

C- De acuerdo a lo expresado en los dos Literales anteriores, y conforme al derecho positivo uruguayo, la situación personal del señor Gualtieri, cualquiera ella sea actualmente o en el futuro (en el ámbito judicial o empresarial o incluso su eventual fallecimiento o incapacidad psíquica) es totalmente irrelevante en el plano de la administración y dirección de CR 1.

D- Si bien como se dijo la situación personal del señor Gualtieri carece de consecuencias jurídicas en el tema que nos ocupa, igualmente cabe destacar tres aspectos de naturaleza meramente empresarial al respecto:

a. Primero, que en el Numeral 2 precedente ya se aclaró debidamente la situación actual del señor Gualtieri.

b. Segundo, que VAGSA a principios del año 2000 era la segunda o tercera mayor empresa constructora de Argentina, teniendo sus inversiones más importantes en el sector de la obra pública nacional y/o provincial. El 'quiebre' económico del Estado argentino determinó que en el año 2001 el Estado argentino (a nivel nacional y/o provincial) dejara de abonarle a VAGSA cifras millonarias en dólares estadounidenses, y ello la condujo inexorablemente a esta a presentarse en 'concurso judicial de acreedores' (similar a nuestro concordato preventivo judicial).

c. Tercero, debido a la situación antedicha CR 1 reaccionó empresarialmente en forma presta y diligente: rápidamente obtuvo el capital necesario que requería para adquirir y contratar en España la ejecución de la 'estructura metálica' y continuar con

otras inversiones en la Concesión (capital que es claro ya no podía provenir de VAGSA). A tales efectos, CR 1 movilizó inmediatamente los procedimientos legales, estatutarios y legales correspondientes para aumentar el capital de la sociedad, al amparo de lo dispuesto en la ley 16.060, lo que se finalizó y se registró en legal forma en el año 2001. Ese aumento y aporte de capital determinó que, desde entonces, en el total del capital accionario de CR 1 (el que naturalmente -como debe ser- sigue distribuido entre sus tres únicos accionistas originales) la participación de VAGSA quedó reducida al 3,5% (tres y medio por ciento)."

SEÑORA ARISMENDI.- ¿Podría el señor Ministro reiterar la fecha en que señaló que VAGSA tuvo problemas fruto de la situación argentina?

SEÑOR MINISTRO.- La nota señala que "VAGSA a principios del año 2000 era la segunda o tercera mayor empresa constructora de Argentina, teniendo sus inversiones más importantes en el sector de obra pública nacional y/o provincial.", y que "El `quiebre' económico del Estado argentino determinó que en el año 2001 el Estado argentino (a nivel nacional y / o provincial) dejara de abonarle a VAGSA cifras millonarias en dólares", etcétera.

Es decir que la situación del señor Victorio Américo Gualtieri en este episodio judicial -y respecto del que aquí se da cuenta de que ya ha sido puesto en libertad, que no sé si será libertad condicional o en qué condiciones ocurrió- desde el punto de vista de nuestro contrato con Consorcio Ruta 1 y del de la concesionaria, queda claro que no debería preocuparnos.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Cuánto tenía VAGSA antes de ir al 3.5%?

SEÑOR MINISTRO.- Llegó a tener el 65%.

En consecuencia, reitero, desde el punto de vista de nuestro contrato y de la administración del mismo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el órgano de control de la Ruta 1 estuvieron alertas y tomaron las medidas del caso, tienen las explicaciones respectivas firmadas por el Presidente del Directorio, el doctor Carlos Musteira, quien nos remitió la nota a la que acabo de hacer referencia.

También se menciona -aunque creo que ese asunto es harina de otro costal- el tema del Banco Provincia, que si los señores Senadores lo permiten pasaré a leer. La nota se titula: "El reiterado asunto del Banco Provincia de la ciudad de Buenos Aires" y allí se expresa: "En esta Nota también nos interesa referirnos especialmente a un dato periodísticamente recurrente y claramente incorrecto: cada tanto determinadas versiones de prensa insisten en que Consorcio Ruta 1 (por un Vale que emitiera como garante de VAGSA), es deudor de casi cien millones de dólares estadounidenses a dicha entidad financiera argentina. Ese es un tema totalmente superado y cerrado para nuestra empresa hace ya casi dos años: Consorcio Ruta 1 nada adeuda por concepto alguno a dicho Banco y tampoco lo hace VAGSA. Para acreditar tal extremo adjuntamos copia de certificado contable expedido en la República Argentina el día de ayer (7/7/2003), que solicitamos expresamente para adjuntar a este escrito, explicitando exhaustivamente y acreditando la inexistencia del débito aludido. No obstante, reiteramos, en forma intermitente se reflota periodística y políticamente esa información errónea (sobre la cual, reiteramos, no adjudicamos intencionalidad alguna, que no nos consta, y que descartamos, sino que solamente atribuimos a fuentes de información claramente equivocadas). Una vez finalizado el trámite de legalización pertinente (aproximadamente diez días), entregaremos a v/Organo de Control testimonio notarial del certificado antedicho." Es decir que es lógico que se termine de hacer la legalización del documento para que éste sea válido en el Uruguay para luego remitirlo dentro del plazo.

Queda claro, pues, que desde el punto de vista del contrato de concesión de la Ruta 1, el episodio al cual hizo referencia la prensa y que es motivo de la convocatoria, nos debe dejar tranquilos a todos en el sentido de que no tiene efectos sobre nuestro contrato, así como también que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y quienes lo representan en la administración de la concesión no han estado distraídos, en virtud de que prestamente estuvieron cursando la orden de servicio y requiriendo, en un plazo perentorio, la respuesta por parte de las autoridades de Consorcio de Ruta 1. Creo que ese sería el primer tema que se ha mencionado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto a este tema, y por lo que nos acaba de informar el señor Ministro, quiero señalar que manejamos dos versiones: la de la prensa y la de Consorcio Ruta 1.

Pregunto al señor Ministro si el Estado uruguayo ha hecho alguna averiguación ante la Justicia argentina acerca de la situación del señor Victorio Américo Gualtieri. Digo esto, porque es uno de los socios importantes de Consorcio Ruta 1, ya que tuvo el 65% de representación, y hoy está preso. Lo que tenemos -según colijo- son versiones de prensa y la de Consorcio Ruta 1.

SEÑOR MINISTRO.- La relación que tiene Consorcio Ruta 1 con nosotros es contractual. Por lo tanto, en dicha relación corresponde que el concedente, en este caso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se relacione con el concesionario. En las acciones de las personas que pueden estar vinculadas con Consorcio Ruta 1 en sus distintas condiciones -sean empleados, subcontratistas, otras figuras auxiliares, poseedores de acciones- entiendo que no corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que comience a analizar o a averiguar las conductas personales. Esas personas pueden tener distintas situaciones, diferentes causas o agravios, ser objeto de acciones judiciales, de divorcio, etcétera, pero nosotros no vamos a estar yendo a las instancias que no corresponden al vínculo que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la empresa concesionaria. En todo lo que se vincule con esta última, como lo hemos hecho en este caso, nuestro interlocutor es Consorcio Ruta 1, a quien le preguntamos y averiguamos con nuestro co-contratante si las versiones de prensa sobre una persona que tiene relación con una parte de la empresa pueden incidir en nuestro contrato. Y esta es la respuesta. Nosotros entendemos que este es un elemento que pone en blanco y negro, que clarifica y compromete a Consorcio Ruta 1. El documento que en este momento está leyendo el señor Senador Michelini fue enviado por Consorcio Ruta 1 y compromete que los dichos coinciden con los hechos.

SEÑOR GOLDBERG.- Simplemente deseo hacer una aclaración de carácter estrictamente jurídico.

Desde un punto de vista general, es evidente plantearlo en el sentido de si en alguna medida podría incidir en la solvencia de la firma, en sus relaciones con sus subcontratistas, en lo estrictamente jurídico, la situación del señor Gualtieri -tal como lo dice la nota; nosotros aceptamos que eso es así desde esa óptica- no incide en absoluto porque el Consorcio Ruta 1 no es una sociedad colectiva ni de responsabilidad limitada, sino anónima. Además, tiene sus estatutos, se rige por ellos y es dirigida por un directorio.

El hecho de que el señor Gualtieri o la firma que él dirige sea propietaria de una parte de las acciones, sólo le da derecho a votar en las asambleas que se convoquen para, de pronto, destituir al directorio, tomar decisiones que se le planteen, etcétera. Ocurre lo mismo que en cualquier otra sociedad, por ejemplo si nos enteramos de que hay un accionista que fue detenido porque le dio una paliza a la esposa o que incurrió en alguna otra situación.

En ese caso, no creo que el dueño o el comitente de la obra pueda recurrir a la justicia para preguntar qué es lo que sucede con esa persona, porque con el accionista no tenemos ninguna relación jurídica, no hemos contratado con él ni podemos solicitar que se ejecute alguna acción como consecuencia de que su actividad no sea -digamos- moral, ética o contablemente correcta. Por lo tanto, nos parece que lo que debemos cuidar en este momento -como bien señala el señor Senador- es que la información que se nos ha brindado coincida con la realidad. Sin embargo, hasta ahora no ha aparecido ningún elemento que nos haga dudar de que esa es la situación real. Si no lo fuera, tampoco tendría consecuencias sobre nuestro contrato, lo cual no significa que en un futuro no podamos adoptar esa o cualquier otra medida.

SEÑORA ARISMENDI.- Antes que nada, quiero pedir disculpas al señor Presidente y a la delegación que nos visita porque sé que no es el estilo general de una Comisión. Habitualmente hacemos preguntas, se nos contestan, pero como aquí lo que está en juego -por lo menos, desde mi punto de vista- es serio y como tengo algunos matices con respecto a las afirmaciones que se han hecho, quisiera destacarlos y también plantear mis preocupaciones. Lo voy a hacer de una manera lisa y llana, no desde el punto de vista jurídico, sino del de la obra que tenemos por delante y el beneficio o el daño que eso puede significar para el país. Es desde este ángulo, señor Presidente, que me preocupa la situación.

En primer lugar, insisto con mi pregunta, que todavía no fue respondida. ¿Cómo se adjudican estas obras? ¿Cómo se las ha adjudicado? Pregunto esto porque parto de la base -ya se lo indiqué al señor Ministro en la interpelación pasada y lo reitero ahora- de que si yo me presento como pretendiente a realizar una obra de carretera, seguramente el Ministerio me dirá que no lo puedo hacer, porque no cuento con los respaldos económicos ni con la capacidad técnica para llevarlo a cabo. Por lo tanto, no tengo antecedentes y los que poseo, en todo caso, son malos. El Ministerio quizás me diga: "Mire, vaya a dar clases o a hacer otra cosa, pero no carreteras porque usted no sabe y, además, no tiene el respaldo económico para ello". Quizás este sea un razonamiento muy simple, pero las cosas son así.

Estamos hablando de una obra -con todas sus idas y venidas, de las que no quiero ocuparme ahora- como es el Consorcio Ruta 1, al que se le concedieron equis cantidad de obras, que después veremos cuáles son. Ahora bien, me pregunto por qué se le dieron dichas obras. Parto de la base que fue porque hacían una buena oferta, tenían un respaldo económico que aseguraba que realizarían la obra, contaban con los recursos y los materiales para ello y porque, además, tenían antecedentes en el área. No se trataba de una empresa que se dedicaba a fabricar caramelos, sino que contaba, repito, con antecedentes en el área. El señor Gualtieri y la empresa tenían antecedentes en el área, sin duda, pero señalo que desde el año 2000 en adelante dichos antecedentes se refieren a estafas de empresas constructoras, a concesiones nebulosas en la Argentina, donde pasaron de ser un empresario desconocido a ser un exitoso emprendedor en estos temas. Pero también nos consta, y no por versiones de prensa, que en el caso del Banco Provincia, respecto del cual el señor Ministro se preguntaba si correspondía o no, yo entendí que la pregunta no estaba planteada de la manera que la formuló el Ministerio. Sin embargo, Consorcio Ruta 1 se sintió en la obligación de hablar de este tema. ¿Por qué? No por casualidad, ya que si bien la detención del señor Gualtieri se hace por contrabando, explosivos y mechas de explosivos, cuando se supone que tenía las valijas prontas para venirse a Montevideo, todos sabemos que, tanto en Uruguay como en la Argentina y en cualquier parte del mundo, cuando no se puede probar a una persona algunas cosas que se están investigando, igualmente se la detiene en función de lo que sí se puede demostrar en ese momento. Aclaro que todo lo que estoy manifestando corre por mi cuenta y bajo mi responsabilidad.

Ahora, hete aquí que en el Banco Provincia los dineros de los peajes fueron puestos como garantía. Quiero agregar que dicho Banco, con la ayuda del señor Gualtieri, de su empresa y de otras empresas consorciadas o con subcontratos -incluso empresas constructoras de carreteras y puentes que, reitero, tienen que ver con Gualtieri S.A.- fue vaciado. Esto tomó estado público en el año 2001. Acá se nos informa que pasó de tener el 65% del Consorcio Ruta 1 al 3%. También sabemos que el señor Gualtieri fue preso y no por divorcio ni nada por el estilo, sino por temas vinculados estrictamente a los negocios. Vamos a suponer que fue preso por otra cosa, por ejemplo, por pegarle a alguien en la calle. ¿Al Ministerio no le llama la atención que pase de tener un 65% a un 3%? Más allá de lo que piense de las sociedades anónimas y de todas las cosas que se pueden hacer, le pregunto al señor Ministro quiénes son las otras dos empresas. Concretamente, me refiero a las empresas que absorbieron ese 62% de diferencia cuando la empresa Gualtieri -en el marco de la crisis o en el de las investigaciones- pasó a tener un 3% de participación. Quiero dejar en claro que no me interesa la situación del señor Gualtieri en particular, porque estamos hablando de una empresa que se presenta como tal. Tampoco me importa que esté o no en el Directorio porque, como es una sociedad anónima, lo único que puedo conocer es quién integra ese Directorio. En ese sentido, deseo que el señor Ministro nos informe sobre los Directorios de las otras sociedades anónimas que están involucradas.

Ahora bien; la pregunta concreta es la siguiente. ¿Por qué se le adjudicó y en función de qué méritos? Además, quisiera saber si el Ministerio tomó en cuenta la modificación que hubo, o sea, cuando la empresa pasó del 65% al 3%, si eso fue a partir de la crisis, o si como es una empresa privada que no tiene nada que ver con nosotros, no nos incumbe saber que a quien le dimos una de las obras más importantes del país realizó un cambio tan drástico como es perder el 62% de participación.

SEÑOR RIESGO.- Simplemente, quisiera pedir una aclaración porque no alcanzo a entender el planteo de la señora Senadora.

¿La Senadora quiere saber por qué uno de los socios de la sociedad anónima hoy tiene un porcentaje de acciones y mañana no lo tiene?

Lo que le entendí a la señora Senadora -capaz que no comprendí bien- es que quiere saber si al Ministerio no le llamó la atención que el señor Gualtieri o la empresa VAGSA, en determinado momento, tuvieran el 65% de las acciones y en otro momento contaran con un 3%. De lo que estamos hablando acá es de una sociedad anónima que tiene una serie de socios y que internamente pueden vender entre ellos o a terceros sus acciones. No es la sociedad principal. No estoy respondiendo a la pregunta de la señora Senadora porque no conozco el tema, sino que estoy escuchando la información que nos está brindando el señor Ministro, al igual que el resto de los señores Senadores.

SEÑORA ARISMENDI.- Informalmente le decía al señor Senador Riesgo que no preguntaba por una curiosidad intelectual. En realidad, todo el intrincado mundo de las sociedades anónimas no me atrae como para incursionar en él.

Acá tenemos una obra que ha tenido retrasos, incumplimientos y problemas. Además, unánimemente el Senado le dice al Ministerio que estamos preocupados por los retrasos existentes y por los controles. Quizás no era la moción que hubiera propuesto pero fue lo que expresó el Senado y me parece importante. Creo que es importante teniendo aquí presente al señor Ministro y no por detrás suyo.

A lo mejor soy muy simple para razonar, pero parto de la base de que si tengo bajo mi responsabilidad administrar una parte de los bienes y de las obras del Estado, y tengo una empresa a la que, por alguna razón, le adjudiqué una obra porque era la mejor o tenía equis características -que no sé cuáles son- que decían que era solvente, presumo que lo hice porque sabía, de antemano, que es solvente y que es idónea. No sé en qué se basa para hacer esto porque tampoco me lo contestó el señor Ministro en aquel momento; supongo que ahora me lo va a decir. Reitero, simplemente razono así: les damos la obra porque son capaces de hacerla. Parecería que es una lógica elemental. Entonces, son capaces de hacerla pero resulta que empezamos a tener problemas. Que dentro de ese consorcio de tres empresas -como nos explica ahora el señor Ministro- la que era la más importante, la que tenía el 65 %, puede vender, negociar, comprar, es decir, hacer lo que quiera, y sé que puede hacerlo. Por eso mi pregunta no era si no le dio curiosidad intelectual. Destaco la preocupación y la responsabilidad del Ministerio frente al dato de prensa de que estaba preso Gualtieri. Cuando aparecieron las denuncias de prensa en la Argentina sobre las empresas del señor Gualtieri que, como lo dice la prensa de ese país -con su estilo, que no es el mismo que acá- es el Yabrán de Duhalde, entre otras cosas apareció una lista de empresas que están en situaciones muy complejas con respecto a vaciamiento de bancos y a incumplimiento de obras, e incluso uno de los elementos que está en juego en la justicia argentina con respecto a este señor y a sus empresas, es la construcción de un puente. Hay toda una investigación con respecto a esto que está llevando a cabo el nuevo Gobierno. En su momento hubo información de que la quiebra o desaparición de la empresa del señor Gualtieri, supuestamente por la crisis argentina, estaba vinculada a otros elementos. Ahí, aparentemente, es cuando pierde sus acciones. Y las otras dos empresas pasan a ser las protagonistas del consorcio o las que tienen más peso. Diría, las que tienen mayor responsabilidad. Me imagino que todo esto al Ministerio le importó. De la misma manera, el órgano de control ahora raudamente salió a hacer averiguaciones, lo que me parece muy bien.

Creo haber entendido -quizás la memoria me juega una mala pasada- en la interpelación que el Ministro decía que había determinada situación pero por lo menos, en el caso del puente, las estructuras metálicas están acá, porque aparentemente podríamos haber quedado sin nada, inclusive, con dichas estructuras metálicas en España y no en Uruguay. O sea que teníamos una compleja situación que era reconocida por el Ministerio. Entonces, nos preocupa dónde estamos parados en el día de hoy.

Aclaro al señor Ministro que tengo cómo documentar lo que estoy diciendo. A su vez, encontramos que otras empresas que están actuando en la Megaconcesión...

SEÑOR MINISTRO.- ¿Qué tiene que ver la Megaconcesión?

SEÑORA ARISMENDI.- Quiero terminar mi argumentación porque quizás exista una equivocación. Con respecto a la pregunta del señor Ministro, insisto en que tiene que ver porque se trata de empresas que, de una manera u otra, están conectadas y en el caso concreto de la cárcel de Libertad están recibiendo adjudicaciones -lo dijo el señor Ministro Stirling- de manera directa por razones de secreto. A su vez son las mismas empresas que andan con las maquinarias de Gualtieri...

(Interrupción del señor Ministro fuera de audio)

Puedo asegurar al señor Ministro que no me caracterizo por tirar cosas sobre la mesa que no puedo demostrar. En ese aspecto soy muy cuidadosa: pregunto lo que no sé y sobre lo que tengo dudas, pero cuando hago una afirmación tengo cómo documentarla.

SEÑOR MINISTRO.- Fue por esa razón que cuando hice uso de la palabra planteé que eran dos los temas que motivaban la convocatoria. Uno era el episodio de la detención del señor Gualtieri y el otro era la Megaconcesión. En primer lugar, quiero dejar totalmente en claro que no tiene nada que ver la licitación de Ruta 1 -de la cual fue adjudicataria Consorcio Ruta 1- con la Megaconcesión, que es un tema totalmente independiente y que motivó la contratación directa del Ministerio con la Corporación Nacional para el Desarrollo. La Corporación, a su vez, conformó la Corporación Vial del Uruguay que, a su vez, licita las obras que contrata. Quiere decir que son dos eventos totalmente separados. Insisto; no tiene nada que ver Consorcio Ruta 1 con la Megaconcesión.

Por otra parte, sin perjuicio de que no tengo inconveniente en tratar posteriormente todo lo relacionado con el contrato de Consorcio Ruta 1 -que es lo que se está manejando ahora- estimo que debemos terminar de considerar los temas por los que he sido convocado. Insisto en que debemos ir por partes porque, de lo contrario, vamos a dedicar toda esta reunión, hasta que comience a sesionar el Senado, al tratamiento de este tema y no vamos a poder abordar el otro asunto por el cual sí he sido convocado. Pienso que es de orden considerar lo relacionado con la Megaconcesión y después, si los señores Senadores así lo desean, podemos ingresar al estudio del contrato Consorcio Ruta 1 y todos los elementos que están relacionados con él. Insisto en que me parece que ese deber ser el orden que debemos seguir.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa está de acuerdo con lo que manifiesta el señor Ministro.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera hacer algunas preguntas con respecto al documento que nos proporcionó el señor Ministro y que quizás se pueda repartir al resto de los integrantes del Senado. La primera de ellas tiene que ver con si el señor Ministro o el Ministerio -porque quizás su titular no tiene toda la información, pero si la poseen los demás integrantes de la Cartera- eran conscientes de que el señor Gualtieri ya era minoría en la sociedad anónima o que no era el representante o el director de la empresa. Si la respuesta es afirmativa, me gustaría saber desde cuándo se conocía esa situación. Quizás esto parezca un detalle, pero considero que no es un aspecto menor.

SEÑOR MINISTRO.- Si los miembros de la Comisión están de acuerdo, solicitaría al ingeniero Torrado, que es el Director del Organo de Control, que nos ilustre sobre el punto.

SEÑOR TORRADO.- Lo que hacemos nosotros, concretamente, es un seguimiento bastante periódico de la concesión, desde el punto de vista de la constitución de la sociedad Consorcio Ruta 1, y los últimos informes que tenemos creo son de fines del año pasado, cuando la constitución del Consorcio todavía estaba en la cuota original, o sea, en la proporción 65%-25%-10%. Por lo tanto, esta modificación que se presenta por nota es una información que superviene a la que habíamos pedido. Quiere decir que, en los hechos, los últimos registros que tenemos, expedidos por la Oficina Jurídica de Vialidad sobre nuestro seguimiento -que, reitero, es periódico; no puede ser diario ni "cabeza a cabeza"-mantienen la proporción del Consorcio tal como se presentó a la licitación.

Por lo tanto, como dije, esta comunicación es nueva para nosotros, y al haberla recibido en el día de ayer, va a motivar -por supuesto- un pedido de ampliación de información. Eso es todo lo que puedo decir con respecto a ese aviso que se da ahora.

SEÑOR MICHELINI.- El hecho de que CR1 tuviera o no como Presidente o integrante del Directorio al señor Victorio Américo Gualtieri no cambiaba la situación a los efectos del Ministerio, ya que esta era la persona representante de la empresa, un interlocutor más que válido.

SEÑOR TORRADO.- A este respecto, debo decir que Victoriano Américo Gualtieri es Presidente del Directorio de la compañía VAGSA, Victoriano Américo Gualtieri Sociedad Anónima, empresa constructora fundadora de CR1, Consorcio Ruta 1. Cabe aclarar que él es Presidente del Directorio constituido en la República Argentina y, por extensión, Presidente de la filial uruguaya VAGSA Uruguay S.A. En los hechos, al ser él Presidente de la empresa mayoritaria del Consorcio, de más está decir que existen vínculos extraoficiales o extraformales; eso es inevitable. Sin embargo, recalco firmemente que todas las relaciones entre el Estado y los concesionarios se hacen mediante la persona indicada al efecto, que es el Gerente General del Consorcio, el señor Carlos Balzán. En este caso, el señor Mosqueira es el representante legal; hoy en día es Presidente del Directorio de CR1 y representante legal. La razón por la cual Mosqueira firma esta nota es porque, tratándose de un tema de índole jurídica, consideré conveniente romper ese canal natural -creo que por primera vez- por entender que la urgencia del caso justificaba tener una información lo antes posible proveniente de una persona con responsabilidad jurídica.

SEÑOR MICHELINI.- En mi opinión, esta nota no tiene desperdicio. Y miren lo curioso del caso: la nota dice que la empresa VAGSA no tiene nada que ver, salvo ese 3%, y además expresa que el señor Gualtieri no está vinculado con su Directorio, no representa a la empresa y trata de dejar en claro, prácticamente, que este señor no se dedica a ello y que ni siquiera es interlocutor de CR1 frente al Ministerio. En tal sentido -el señor Ministro y sus asesores ya leyeron la nota- existen varios párrafos.

Dejando de lado lo curioso, cuando se habla de la detención -se señala que fue detenido el 28 de julio, fecha a la que todavía no llegamos; supongo que se trata de un error y que quiso referirse al 28 de junio- se dice que no se iba de la Argentina con las valijas cargadas huyendo de la Justicia, y no tengo por qué no creer en las palabras del señor Mosqueira.

Sin embargo, agrega que la venida al Uruguay era para entrevistarse con el Ministro de Transporte y Obras Públicas -que está presente aquí- para hablar sobre uno de los temas que, naturalmente, eran de preocupación de esta Cartera porque, además, había habido una interpelación -si no me equivoco, fue hace unos catorce o quince días- a esos efectos. Además, el señor Gualtieri -que se dice que nada tiene que ver con la empresa que, además, está quebrada, y sólo representa un 3,5% de ella, pero que era el interlocutor al 27 ó 28 de junio, pues supongo que lo que está mal es el mes, ya que no puede tratarse de julio- también quería comunicar al señor Ministro que URSSA iba a actuar de tal o cual manera en la primera semana de julio.

No sé cómo se dice que el señor Gualtieri -independientemente de que después el Ministerio actúe de determinada manera- nada tiene que ver, pero me alegra que el señor Torrado me confirme que era el interlocutor hasta hace quince días. Entonces, me parece que es necesario hacer una copia de este documento para dejar en la Comisión.

SEÑORA ARISMENDI.- Naturalmente, nosotros no teníamos los datos -dijimos expresamente en la interpelación que no íbamos a hablar de cosas que no pudiéramos demostrar en ese momento- pero sí conocíamos la situación del señor Gualtieri en la Argentina y, como dije, fue sobre lo que preguntamos.

Ahora bien, sobre la propuesta del señor Ministro de que luego pasemos a considerar lo relativo a la Megaconcesión, quiero decir que antes de ingresar a este tema, me gustaría seguir hablando sobre este punto porque hay cosas que me cuesta entender. El señor Ministro dice que esto fue a través de la Corporación, etcétera, cosa que todos sabemos, pero realmente quiero que me conteste en función de qué cosa se adjudica la obra; si se hace por solvencia, por experiencia, etcétera. ¿Por qué se adjudicó a este consorcio y no al consorcio "Marina Arismendi S.A.", por ejemplo?

SEÑOR MICHELINI.- Quiero terminar de trasmitir lo siguiente. Por un lado, un profesional de Consorcio Ruta 1 nos dice que el señor Gualtieri nada tiene que ver con la empresa y, por otro, sabemos que hasta hace quince días era quien se iba a reunir con el Ministro como representante de la empresa a explicar una serie de problemas que, además, eran de público conocimiento. Esto quiere decir que hay algunas cosas que deben preguntarse para que después puedan cerrar.

Independientemente de que a veces desde la oposición, para algunos, estemos muy preocupados por estos hechos, no quiero que la sociedad uruguaya se infecte con algunos virus argentinos, que aspiramos se puedan erradicar a partir de la nueva Administración en la Argentina. Tengo muchas dudas sobre cómo se manejan estas empresas. El tema de Gualtieri para el Ministerio, su situación en la Argentina, la quiebra y demás, no son cosas nuevas. Si bien a partir de la detención se hizo esa nota, nosotros -por lo menos es mi caso- vamos a poner especial énfasis en ser estrictos y cuidadosos en que ese virus que allá se está acorralando, no se propase y venga para acá. Sinceramente, creo que por las respuestas que se brindan acá, el Ministerio tendría que preocuparse y preguntar más e, incluso, enviarnos información al respecto.

Sería ideal que el resto de los miembros de la Comisión pudiera leer esta nota con la misma tranquilidad con que lo hice yo porque, sinceramente, no tiene desperdicio.

SEÑOR MINISTRO.- Para complacer a la señora Senadora Arismendi que formuló la pregunta, debo decir que las licitaciones se adjudican a quienes concursan y, dentro de estos, a quien, reuniendo las condiciones que establecen los pliegos, presenta la oferta más conveniente según lo establece el TOCAF. En el caso de la obra de la Ruta 1, se realizó un llamado al que se presentaron siete empresas, cuyas ofertas fueron evaluadas. Precisamente, la oferta que resultó gananciosa en la licitación, lo fue por una

diferencia bastante importante sobre la siguiente, tema éste que motivó, en su momento, reflexiones desde el punto de vista de las Comisiones Asesoras de Adjudicaciones. Es más; se realizaron algunas consultas para poder verificar que determinadas hipótesis que se manejaban por parte del oferente, efectivamente formaran parte de los riesgos comerciales. Por ejemplo, en determinado momento esta oferta planteaba en su horizonte -tal vez optimista, pero ello forma parte del riesgo comercial de la empresa- un crecimiento bastante mayor del tránsito y, por lo tanto, de los ingresos correspondientes, en virtud de un incremento de la relación de tráfico con Argentina, tal vez, asociado a alguna expectativa sobre el Puente Colonia-Buenos Aires. Este tema nos preocupaba. Digo esto porque si uno presenta algo, estableciendo su ecuación económico-financiera y previendo que determinados hechos puedan ocurrir, ¿cuáles son las consecuencias si los mismos no suceden? Precisamente, el contrato que es el elemento posterior a la licitación y a la adjudicación, claramente establece que esas variaciones que se pudieran dar sobre las hipótesis que ha manejado el concesionario al momento de la presentación, no darán lugar a reclamos por el quiebre de la ecuación económico-financiera.

Hoy en día, tenemos planteamientos por el deterioro de la ecuación económico-financiera por parte del Consorcio Ruta 1. En este sentido, hemos hecho referencia a lo que dice el contrato y a la salvaguardia que oportunamente la Administración tomó para que, si determinadas circunstancias no se dieran, no fuera oponible a ésta el argumento de que los ingresos fueron menores que los egresos. No obstante ello, no es menos cierto el hecho de que aquí incidieron dos factores. Por un lado, ha bajado el tránsito en la Ruta y, por otro, la fórmula de ajuste tiene en cuenta una parte del IPC y la otra parte, dólares y, en este sentido, todos sabemos lo que sucedió en el año 2002. Entonces, efectivamente, los dos elementos -esto es, la variación del tránsito en menos y el ajuste en menos con relación al dólar- determinan menores ingresos. Pero una cosa son esos menores ingresos, y otra, los que podría haber esgrimido el concesionario por esa previsión de la que hablaba, pensando que el tránsito iba a crecer más y que, a su vez, la circunstancia económica iba a ser la misma o más favorable que este otro palier de referencia con el cual ya quedó acotado al momento mismo del contrato. Debemos decir que el contrato se desarrolló con muchas dificultades.

Luego de tratar el tema de la Megaconcesión, con mucho gusto ampliaré lo expuesto, en cierta medida, con motivo de la interpelación.

Creo que lo que tiene que quedar claro es que la circunstancia que sucedió, de la cual nos enteramos por los medios de prensa, no fue en saco roto; la Administración tuvo los oídos bien abiertos, estuvo diligente y pidió las informaciones del caso, las que ha recibido de su interlocutor. Esta contestación la hemos recibido en la mañana de hoy, por lo tanto, tampoco tenemos mucho tiempo para hacer otras ulteriores reflexiones.

Quería recalcar que, por lo menos, vinculado al tema de las versiones de prensa lo que se manifiesta es que las razones que motivaron la detención del señor Gualtieri han sido estas dos a las que hice referencia, si hay otras causas no las conocemos; por lo menos, no nos han llegado a través de las versiones de prensa, que es por donde hemos recibido esta información. Tampoco nadie nos vino a decir en forma oficial que el señor Gualtieri está preso en la Argentina; reitero: nos enteramos por la versión de prensa.

Por lo tanto, desde el punto de vista de las consecuencias que puede tener esta situación con relación a nuestro contrato, creo que queda claro que no las tiene.

SEÑOR MICHELINI.- Me llama poderosamente la atención que una empresa que ha quebrado en la Argentina, que tiene el 3.5% de una empresa acá y que sus responsables, según firman esto, digan ahora que no tienen nada que ver cuando hasta hace quince días eran quienes los representaban, sus interlocutores, las figuras de máximo mando. Si el señor Ministro le concede una entrevista a este hombre por Consorcio Ruta 1, es porque en su imaginario la empresa seguía siendo mayoritariamente de VAGSA y su Director era este hombre. Ahora nos enteramos de que VAGSA no era mayoritaria, que tiene el 3.5% y que, además, según dicen, no tiene nada que ver. Me pregunto por qué él los representaba. Me parece que hay que abrir los ojos.

SEÑOR MINISTRO.- Simplemente, quiero decir que, en primer lugar, la representación del Consorcio Ruta 1 está realizada por su Gerente General y que, a su vez, tiene gerentes sectoriales en distintas áreas de trabajo como, por ejemplo, en el área carreteras y en el área puentes. Al mismo tiempo, hay otros interlocutores que forman parte de la vida cotidiana como, por ejemplo, el representante del proyectista, el representante del subcontratista que, en este caso, es particularmente importante.

El subcontratista es la empresa Urssa - LASTRA. Esa es la interlocución regular de la empresa con el órgano de control y con la Dirección de Vialidad de la cual depende el órgano de control. La interlocución con el Ministerio la representan las mismas personas más eventuales integrantes de los distintos Directorios que se han ido sucediendo a lo largo del tiempo, entre ellos, el señor Gualtieri.

La reunión a la cual se hace referencia se realizó y estaba vinculada, como lo dice la nota, al tema que había sido motivo de actualidad en esa semana, es decir, el relativo a Urssa Lastra, a la ocupación de la obra, la desocupación de la misma, a la nueva empresa de soldaduras que empezaba a realizar el trabajo y a la presencia coyuntural de los representantes de la empresa Urssa Lastra que iban a concurrir -y efectivamente lo hicieron- dos o tres días después a Montevideo. Se trataba de una razón de empresas españolas que venían al país para ver el andamiento de su subcontrato y a evaluar la idoneidad de ejecución, que había sido el motivo por el cual se le había rescindido el contrato a la otra subcontratista, hecho que había originado, a su vez, la ocupación de la obra.

O sea que siendo Gualtieri uno de los interlocutores, no era el único, porque también lo eran los otros socios. Creo que es del caso hacer referencia al hecho de que en los consorcios los integrantes son responsables solidarios. Por lo tanto, aquí tenemos a empresas de envergadura, como es el caso de Lain, que es una de las firmas constructoras más importantes de España. O sea que en el último caso -posibilidad que hemos valorado en muchas instancias- si tuviéramos una empresa Gualtieri o una empresa Bimper minoritarias, de todas formas siempre tendríamos la solidaridad de Lain, que es una empresa de construcciones de gran porte en España. Digo esto porque de las palabras de la señora Senadora Arismendi se podía desprender que se adjudicaba una licitación en virtud de determinados antecedentes a la empresa Gualtieri. Esta se retiraba, pero al hacerlo no perdía la idoneidad y por lo tanto mantendría las condiciones por las cuales fue originalmente adjudicataria. Lo que digo es que uno de los elementos que trae consigo el Consorcio es la solidaridad de las partes y, en este caso, al contar con una empresa como Lain, siempre hemos tenido -más allá del tamaño de la participación accionaria- ese elemento de seguridad.

También cabría la posibilidad de que uno se preocupara por una salvaguarda formal y, en este caso, podríamos ir a reclamarle a un integrante del Consorcio que, por su tamaño, idoneidad y solvencia, puede responder por los demás. Pero como nosotros creemos que la solvencia y otros aspectos deben provenir del propio contrato -para no tener que recurrir a las siguientes instancias- a lo largo de todo este período de desarrollo del contrato de Consorcio Ruta 1 fuimos requiriendo una serie de seguridades adicionales por parte del Estado que, en algún momento, hasta fueron evaluadas por ellos como leoninas. Me refiero, por ejemplo, a la estructura metálica del puente y a su colocación, que debe realizarse, inclusive, en la circunstancia de que el Estado uruguayo decidiera -por causa probada y justificada- la rescisión de este contrato.

Entonces, creo que queda claro cuál es el accionar del Ministerio en cuanto a la defensa de los intereses de la sociedad y, en este caso puntual, en cuanto a la presteza en saber qué es lo que está pasando cuando hay un comunicado de prensa que puede arrojar algún tipo de preocupación o duda.

Si el señor Presidente lo estima conveniente, pasaríamos al siguiente tema y luego podríamos volver a este asunto.

SEÑOR PRESIDENTE.- A los efectos de ordenar el debate, debo decir que estamos aproximándonos a la hora 16 y me da la sensación de que no vamos a disponer de demasiado tiempo.

En tal sentido, quería consultar al señor Ministro si, dada su benevolencia podríamos contar con su comparecencia, otra vez, a esta Comisión para tratar el tema de la megaconcesión. Me han solicitado la palabra los señores Senadores Michelini y Virgili y, por mi parte, también tengo algunas preguntas para formularle sobre este tema, por lo que creo que esta oportunidad nos va a dar sólo para quedar en el puente ya que, supongo, no llegaremos a la hora 16 con el tema concluido.

SEÑOR MINISTRO.- Me parece que cuando uno concurre a una reunión tiene que ceñirse a tratar el tema que motivó la citación y, por ello, no me gusta que un tema como el de la megaconcesión quede pendiente. De todos modos, si los señores Senadores entienden -y saben que soy "venidor", así que no tendrán problemas- que es pertinente, seguimos en el día de hoy con el tema de la Ruta 1 y en otra oportunidad tratamos lo referente a la megaconcesión.

De todas maneras, no quiero dejar de señalar que la megaconcesión se viene desarrollando muy bien y, con relación a algunas de las preguntas que hacía el señor Presidente, debo decir que tenemos una buena performance y actualmente hay trabajos en todas las rutas. Además, un dato muy relevante es el de que ahora tenemos siete veces más inversión que lo que se ha recaudado de peaje lo que, como se recordará, fue un asunto cuestionado ya que el ideal que todos teníamos era que todas las inversiones estuvieran hechas antes de que se empezara a cobrar. Seguramente, esto era algo deseable pero no posible en el país del tamaño que tenemos. Lo que sí creo que es importante, es que al cabo de unos meses de transcurrida la concesión, la relación entre los ingresos que hemos tenido por concepto de peaje y los servicios que se han prestado medidos en términos numéricos, están en una relación de siete a uno. Reitero que ese es un elemento relevante.

Otro aspecto no menos importante a destacar, es que se encuentra una paridad -prácticamente en números son equivalentes- entre lo que se ha cobrado por concepto de peajes y lo que se ha gastado por salarios por parte de las empresas que hoy en día están haciendo las obras. Creo que acá están en juego dos conceptos importantes. En primer lugar, está lo que señalaba especialmente el señor Senador Michelini en cuanto a que hubiera desarrollo de obra cuando se le pedía a la sociedad que pagara un precio. Creo que esa relación de siete a uno es muy elocuente a ese respecto. En segundo término, tenemos claro que la megaconcesión, además de conservar el patrimonio vial de nuestro país, constituye un elemento "contracíclico" en un momento recesivo. En tal sentido, la demostración de que los ingresos que se han recibido son equivalentes a lo que ha sido el empleo, me parece importante.

El tema da para hablar muchísimo más porque es extenso, pero no quería dejar pasar esta reunión sin que quedara constancia de esta muy breve especie de rendición de cuentas, ya que la fecha de la próxima sesión dependerá un poco de las agendas de actividades que tengamos previstas.

SEÑOR VIRGILI.- Tengo plena fe en la concesión porque en ella ha trabajado gente muy calificada. Todos nos podemos equivocar y el hecho de que un señor participante del que antes se decía que era bueno, deje de serlo, puede ocurrir en la vida. Aclaro que no conozco al señor Gualtieri, pero sé que casos similares han sucedido y, reitero, que del hecho de que un participante haya dejado de ser bueno, no tiene la culpa nadie.

Tengo plena confianza en el señor Ministro y en sus asesores. Sé que son gente honesta, que procede honestamente y que cuando trataron la concesión seguramente tenían las cartas sobre la mesa para aprobarla. Habría razones morales y de capacidad que la ameritaban y supongo que esas condiciones se ponen sobre el tapete. Lo que ha sucedido ahora, lamentablemente, no es cosa buena. Parecería que el señor Gualtieri ha pecado y, aparentemente, es uno de los integrantes de más importancia del Consorcio Ruta 1.

No obstante ello, ahora habrá que preocuparse por el cumplimiento y el deber; en eso hay que tener mucho cuidado. Es verdad lo que dijo el señor Senador Michelini, porque en la Argentina últimamente hay gente muy irresponsable; ha habido irresponsabilidades. Por ello no tengo ninguna duda de que el señor Ministro y sus Asesores sabrán mantener la línea y harán que esta gente camine bien; de lo contrario, también sabrán qué hacer.

SEÑOR MICHELINI.- No sé si logro entender, pero voy a razonar en voz alta.

Si hay un constructor argentino que tiene el 65% de una empresa uruguaya -que es Consorcio Ruta 1- y, en virtud de situaciones de la Argentina, para sanear la empresa -por lo que nos estamos enterando a través de esta nota en el día de hoy- vendió su paquete accionario a alguno de los otros integrantes y quedó con el 3,5%, seguramente fue porque esos socios le requerían más dinero para las inversiones correspondientes o, quizás, habría algunos préstamos para pagar y él no tenía la solvencia para afrontar esos compromisos. Entonces, puso el dinero, terminó pagando con parte del paquete accionario, y quedó con el 3,5%. Supongo que eso se ajustará a la verdad; de lo contrario, no lo habrían puesto.

Sin embargo, hete aquí que el Ministerio no estaba enterado de eso y, además, en un tema público de resonancia -que, incluso, implicaba alta responsabilidad para el Ministro- quien representaba a la empresa era el dueño no ya del 65%, sino del 3,5%, a

pesar de que para el Ministerio, repito, él seguía siendo la cara visible de la empresa, más allá de lo jurídico, pues no se le habían comunicado estos cambios de roles.

Mi interrogante es por qué una persona o una empresa que tenía el 65% quedó con el 3,5%, que es absolutamente marginal para una empresa muy importante que podría haberle preguntado cuánto costaba ese 3,5% y dejarlo afuera. En estos minutos me he preguntado por qué.

SEÑOR GOLBERG.- Tengo la respuesta.

Trataré de ser sintético, cosa que a veces es difícil para los abogados una vez que se ponen a escribir; es como el caso de aquel juez que redactaba las sentencias parado, pues suponía que cuando se cansara iba a terminar y pondría el fallo.

Evidentemente, acá hay una cosa muy clara. La adjudicación de las obras, la concesión propiamente dicha a esta firma fue como consecuencia de haber cumplido y de estar en el mejor lugar entre todos los competidores. El expediente se puso de manifiesto, se evaluó la capacidad económica y financiera, así como la experiencia y demás condiciones que se reclaman. En ese momento -como bien recordó el señor Ministro- había algunas dudas, dado que la diferencia de la compañía que después se eligió con las que le seguían era importante. Entonces, se trató de averiguar si realmente no estábamos ante un señor que, de cualquier manera, quería ganar la concesión -independientemente de que luego cumpliera o no- o si era una persona con gran eficiencia, buen manejo de los números y, por ende, ello suponía que iba a cumplir todo esto. Eso se hizo en los años 1997 y 1998. De acuerdo con las informaciones que teníamos, Gualtieri todavía aparecía como el líder del conjunto de empresas que iban a contratar. Esa situación -como bien dice el señor Senador Michelini- siempre le dio cierto liderazgo frente a las otras empresas, independientemente de la fuerza económica o de cualquier otra que tuviera. El hecho concreto y que importa -insisto en el aspecto jurídico en este punto, porque es el que vale cuando no todos estamos de acuerdo y alguien tiene que resolver por nosotros, es decir, la Justicia- es quiénes tienen la representación y la dirección de la empresa.

De acuerdo con lo que he entendido de las expresiones del señor Senador Michelini, quien aseguró que para él esta nota no tiene ningún desperdicio -aclaro que para mí tampoco- no cabe duda de que en ella se da cuenta de una situación que nosotros desconocíamos hasta hace unos pocos minutos.

Cuando el señor Gualtieri pidió ser recibido por el señor Ministro junto con otros integrantes de la empresa, ya que -según recuerdo- él nunca asistió solo a ninguna reunión con el Ministro, sino que siempre lo hizo acompañado por el staff del consorcio, su gerente general y otros directores de otras sociedades participantes, pertenecía a una empresa de la que continuaba teniendo el 65% del capital accionario. Quiero señalar que no porque el señor Gualtieri lo desee puede poseer el 65%, el 3% o el 4% de dicho capital, sino que según las obligaciones contractuales, las empresas consorciadas están obligadas a mantener -salvo que el concedente lo autorice- esa participación. Esto es para que impedir que la solvencia económica que presentaron se diluya luego, queden insolventes y haya poca gente contra quien hacer valer las responsabilidades correspondientes.

De todos modos, nos preocupa que quede clara la idea de que los contratos se hacen para ser cumplidos y no para rescindirse. Este es un principio tradicional de la conservación de los contratos. Pero, justamente para asegurar esta conservación hay que tratar de que los contratos se desarrollen, desde un punto de vista pragmático, en condiciones que le sirvan a ambas partes. Digo esto porque cuando a una de las partes no le sirve el contrato, de alguna manera tratará de salirse de él, y para eso están las garantías que el Estado es muy cuidadoso en mantener.

Cuando se produce algún incidente con la firma contratista, somos los primeros en preocuparnos, porque nos interesa no solamente esta obra en sí sino como un ejemplo de si el procedimiento de concesionar es útil o no. El hecho de que esta concesión fracase no es interesante en sí mismo, sino por lo que significa en relación con todo el procedimiento, ya que si ella falla no va a ser un buen estímulo para que continuemos insistiendo en esta manera de solventar las obras públicas.

En consecuencia, podemos asegurar a los señores Senadores que estamos muy alertas, que no descuidamos estos aspectos y que, realmente, tenemos alguna experiencia en esto. En particular, hace treinta años que estoy vinculado a este tipo de actividad, con este Ministro y otros, y lo mismo ocurre con otros servicios del Ministerio.

Cuando en esta nota hoy se nos dice: "No, no tenemos más el 65%, es el 3%", somos los primeros en proponer que se haga una investigación para ver si realmente es así porque, de pronto, en virtud de los vericuetos y artilugios que suelen tener los textos jurídicos y no los contables, resultaría que igualmente sigue siendo el dueño del 65%. Entonces, tenemos que seguir adelante con esta respuesta que llama mucho la atención al señor Senador Michelini y a la señora Senadora Arismendi, en el sentido de revisar atentamente en qué medida se presentan las cosas, en cada uno de los puntos.

Al hacer la primera adaptación de este contrato, donde veíamos que flaqueaban algunos aspectos de la concesión, nos dimos cuenta de que debíamos asegurarnos con otro de los pretextos más comunes que plantean las empresas constructoras cuando tratan, de alguna manera, de flexibilizar sus obligaciones. Me refiero a lo que la doctrina y la jurisprudencia son contestes en llamar el mantenimiento de la ecuación económico financiera. En este caso, se trata de si el hecho de que disminuye el tránsito o de que suceden estos hechos es o no un riesgo empresarial que quizás el emprendedor no tuvo en cuenta. En consecuencia, cuando hicimos la adaptación, tuvimos el cuidado de establecer multas, que son leoninas y prácticamente muy difíciles de cumplir cuando el contratista debe afrontarlas y que nos llevarían casi de la mano a hacer exigibles las otras multas, que son millonarias, de U$S 7:000.000 por un lado más U$S 5:000.000 por el otro. Esto es independiente de otras multas adicionales que se puedan agregar a las anteriores por otras causas.

Insisto en que debemos intentar mantener la calma en este contrato.

Si bien un fracaso del contratista en el cumplimiento de sus obligaciones nos daría derecho a tomar posesión inmediata de la concesión -otro elemento que hemos incorporado acá- sin ningún tipo de arbitraje, simplemente por la constatación del incumplimento, debemos tener cuidado porque eventualmente podemos llegar a tener que ir a los tribunales. Si tenemos que llegar a esta instancia, no queremos perder el juicio. Quiero expresar que lo que he preguntado repetidamente -el señor Ministro ha hecho lo propio- y me gustaría saber, es si el contratista puso o sacó del Uruguay. Por ahora, está poniendo y eso me da tranquilidad. Esto quiere decir que lo que han retirado por concepto de peajes y por otros derechos, es menor de lo que se ha invertido y, además,

somos muy cuidadosos en mantener la presencia de la garantía vigente. Ello significa que tratamos de que en ningún caso este contrato pudiera dañar al Estado. Disculpen si me he extendido, pero este tema lo estoy atendiendo muy de cerca, porque me corresponde y quería que los señores Senadores lo supieran.

SEÑOR MICHELINI.- Esta puede ser una de las explicaciones aunque, de todos modos, lo expresado por el ingeniero me genera confusión. Digo esto porque parecería que para pasar al 3,5% de las acciones, debió tener autorización, en este caso, del Poder Ejecutivo o del Ministerio correspondiente, y no lo hizo. De repente procedió así, pero en el fondo...

SEÑORA ARISMENDI.- Se dice que no lo hicieron, señor Senador.

SEÑOR MICHELINI.- No se autorizó, pero expresan que ya no son dueños de las acciones. Reitero, no tendrán la autorización del Ministerio pero hubo una transacción económica.

SEÑOR MINISTRO.- No lo sabemos, señor Senador, esa es una documentación recibida en el día de hoy y podrá ser tema para una posterior reunión.

SEÑOR MICHELINI.- Entonces, el Ministerio hará las averiguaciones del caso. Supongo que si se dice que el señor Gualtieri tiene el 3,5 % de las acciones, sea en la realidad o en la ficción -porque a pesar de todo termina siendo dueño del resto- entonces, algo ocurrió, porque de lo contrario lo dejarían establecido. Reitero que el Ministerio investigará el asunto, pero presumo que el señor Gualtieri es dueño de ese 3,5 % y el resto está en poder de los otros socios, según el "clearing" de los recursos que cada uno de ellos pone.

Concretamente la pregunta es por qué no lo sacaron totalmente, si es verdad lo que dice la nota. Mi respuesta inicial es que este hombre es un "lobbysta" excepcional. Cada uno hace la suya. No estoy haciendo un juicio de valor, pero reitero que es un "lobbysta" excepcional. Los otros socios evidentemente lo quieren o los convenció de que entra acá -algunos socios son españoles- en el Río de la Plata como perico por su casa.

Cuando señalamos que estamos preocupados es porque hay razones para hacerlo porque hay mucho dinero en juego. Soy contrario a que se venda la Megaconcesión, pero cuando se dice que nadie la compraría, salvo quienes son los concesionarios, se me ponen los pelos de punta.

No estoy adjudicándole a nadie estos dichos, pero cuando se dice por ahí que la Megaconcesión hoy no tendría inversores importantes, salvo las empresas concesionarias, realmente me preocupa, máxime teniendo en cuenta el nivel que ellos tienen.

SEÑORA ARISMENDI.- Acá en esta nota se sostiene -más allá del error de la fecha que, evidentemente, como decía el señor Senador Michelini es del 28 de junio- que estaba en Aeroparque porque tenía que asistir a primeras horas de la tarde a la audiencia que a requerimiento del propio señor Gualtieri varios días antes le había concedido el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Le pregunto al señor Ministro si le había concedido una entrevista para el 28 de junio, el día de la detención, y al no venir, al no aparecer el ciudadano a la entrevista, ¿averiguó por qué no asistía? ¿O es verdad que no tenía concedida la entrevista para ese día?

SEÑOR MINISTRO.- Tenía concedida la entrevista y se llevó a cabo igual. Se disculpó el señor Gualtieri diciendo que no había podido concurrir.

SEÑOR ARISMENDI.- Quiere decir que otros concurrieron y el que por fuerza mayor no lo hizo fue el señor Gualtieri. Entonces, partimos de la base de que lo que afirma el señor Ministro es que se entera por la prensa de lo sucedido a este señor y no por las personas que vinieron a la reunión.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente.

SEÑORA ARISMENDI.- Por otro lado le quisiera hacer un pedido al señor Ministro. Quisiera ver los pliegos y los planos, como así también los nombres de las empresas actuantes en la Megaconcesión. Además, el señor Ministro hace referencia en sus dos afirmaciones a la paridad por concepto de peajes y por salarios, por lo que quisiera saber cuál es el volumen, en esa paridad, por tales conceptos. Estamos hablando de los alrededor de 700 trabajadores a que hizo alusión el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, quiero hacer referencia a lo que mencionaba el señor Senador Michelini. Ese comentario -que no deja de ser un comentario- sobre quiénes podrían ser candidatos en caso de venta de acciones del paquete de la Megaconcesión, lo que se oye en los pasillos, es que quienes podrían ser algunos de los interesados son los contratistas y no los concesionarios. En el país tenemos cuatro concesionarios y contratistas tenemos 20. O sea que es un universo distinto. Hay algunos de esos contratistas que a su vez revisten la condición de concesionario como, por ejemplo, el de Consorcio Ruta 5 o el de Consorcio de la Sierra. Esto no es un detalle porque estamos asumiendo que son dos universos. Además, este tema no deja de ser un comentario de pasillo. Digo esto porque hasta que no se tome la decisión de ejercer la facultad que el Poder Legislativo le dio al Poder Ejecutivo y no se materialice, no vamos a saber quiénes son los interesados o los que hayan ofrecido, etcétera.

En segundo término, con relación a un tema que planteó la señora Senadora en sus intervenciones sobre cuáles son los contratistas que intervienen en las licitaciones, quiero decir que son conocidos los nombres de los contratistas. Hoy se puede entrar en Internet y saber cuáles son los contratistas que están y se van a encontrar que es un universo que está acotado. ¿Por qué? Porque no hay demasiada cantidad de empresas constructoras nacionales especializadas en carreteras ni en puentes. Por lo tanto, si ingresan en la página de la Corporación Nacional para el Desarrollo, se encontrarán con una cantidad de nombres de empresas que van ganando las distintas licitaciones.

Con relación al tema de los pliegos vinculados a la Megaconcesión, son todos de público acceso ya que también están en Internet.

En cuanto a los pliegos y contratos de Ruta 1, si todavía no han llegado, se los enviaremos a la brevedad posible, y quedará para otra reunión tratar el tema de la Megaconcesión.

Con respecto a la consulta sobre la paridad entre peajes y salarios, puedo decir que se prevé recaudar en el año 2003 por concepto de peajes de la Megaconcesión U$S 7:530.000 y los jornales para este año de las obras de la Megaconcesión serían U$S 7:745.000.

SEÑORA ARISMENDI.- Quisiera saber si se trata del universo total de trabajadores, es decir, los que cobran tickets y los que se desempeñan en la obra.

SEÑOR MINISTRO.- Son todos los que trabajan en la Megaconcesión.

SEÑOR VIRGILI.- Tal vez se ha cobrado mucho menos de lo que se ha gastado.

SEÑOR MINISTRO.- Esto es un indicador, pero creo que es importante. Otra cosa es a lo que tal vez hace referencia el señor Senador Virgili, que es la relación de 7 a 1 que mencioné anteriormente. Frente a los U$S 7:530.000 de recaudación estimada para el año 2003, la ejecución de este año se cree va a estar en el orden de los U$S 39:000.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber qué monto aporta el Estado.

SEÑOR MINISTRO.- El Estado pondría aproximadamente U$S 17:800.000, que es el resultado de restar los U$S 7:530.000 a los U$S 25:000.000.

SEÑOR ECHEVERZ.- Al día de hoy se han recaudado por concepto de peajes $ 80:000.000, que equivale a poco más de U$S 2:000.000. A su vez, la Corporación Vial ha pagado a sus contratistas una suma del orden de los U$S 7:000.000. Quiere decir que por la boca de la recaudación se han percibido U$S 2:000.000 y se han hecho obras -lo podemos decir así- por un valor equivalente a U$S 7:000.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de finalizar la sesión de la Comisión vamos a solicitar al señor Ministro autorización para sacar fotocopias al documento que nos ha facilitado. Asimismo, le queremos manifestar que le agradecemos por la información brindada y que lo vamos a volver a invitar para seguir tratando especialmente el tema de la Megaconcesión, que consideramos importantísimo.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 03 minutos)